

I

(Zakonodajni akti)

DIREKTIVE

DIREKTIVA 2014/94/EU EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 22. oktobra 2014****o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisija v sporočilu z dne 3. marca 2010 z naslovom „Evropa 2020: Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast“ opozarja, da bi učinkovitejša raba virov in energije povečala konkurenčnost in varnost oskrbe z energijo.
- (2) Bela knjiga Komisije z dne 28. marca 2011 z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ vsebuje poziv za zmanjšanje odvisnosti prometa od nafte. To je treba doseči z vrsto političnih pobud, med drugim z razvojem strategije za alternativna trajnostna goriva in ustrezne infrastrukture. V beli knjigi Komisije je predlagano tudi 60-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometu do leta 2050 v primerjavi z letom 1990.
- (3) Direktiva 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ je določila cilj 10-odstotnega tržnega deleža obnovljivih virov v pogonskih gorivih v prometu.
- (4) Na podlagi posvetovanja z deležniki in nacionalnimi strokovnjaki ter strokovnega znanja, kot je izraženo v sporočilu Komisije z dne 24. januarja 2013 z naslovom „Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva“, so bili električna energija, vodik, biogoriva, zemeljski plin in utekočinjeni naftni plin (UNP) opredeljeni kot trenutno glavna alternativna goriva, ki bi lahko dolgoročno nadomestila nafto, pri čemer je upoštevana tudi možnost njihove hkratne in kombinirane uporabe, na primer s sistemi tehnologije dvojnega goriva.

⁽¹⁾ UL C 271, 19.9.2013, str. 111.

⁽²⁾ UL C 280, 27.9.2013, str. 66.

⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 15. aprila 2014 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 29. septembra 2014.

⁽⁴⁾ Direktiva 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov, spremembi in poznejši razveljavitvi direktiv 2001/77/ES in 2003/30/ES (UL L 140, 5.6.2009, str. 16).

- (5) Viri energije pomenijo vse alternativne vire energije za promet, kot sta električna energija in vodik, ki jih ni treba sprostiti z zgorevanjem ali oksidacijo brez zgorevanja.
- (6) Sintetična goriva, ki nadomeščajo dizelsko gorivo, bencin in reaktivno gorivo, so lahko proizvedena iz različnih surovin, pri čemer se biomasa, plin, premog ali plastični odpadki pretvorijo v tekoča goriva, metan in dimetil eter (DME). Sintetična parafinska dizelska goriva, kot so rastlinska olja, obdelana z vodikom (HVO), in Fischer-Tropschevo dizelsko gorivo, so medsebojno zamenljiva in jih je mogoče v zelo velikih količinah primešati fosilnemu dizelskemu gorivu, lahko pa se uporabijo čista v vseh obstoječih ali prihodnjih vozilih z dizelskim motorjem. Ta goriva se zato lahko distribuirajo, hranijo in uporabljajo z obstoječo infrastrukturo. Sintetična goriva, ki nadomeščajo bencin, kot so metanol in drugi alkoholi, je mogoče zmešati z bencinom in se lahko z manjšimi prilagoditvami tehnično uporabljajo pri sedanji tehnologiji vozil. Metanol se lahko uporablja tudi za plovbo po celinskih plovnih poteh in prevoz po morju na kratkih razdaljah. S sintetičnimi in parafinskimi gorivi je mogoče zmanjšati uporabo naftnih virov pri oskrbi prometa z energijo.
- (7) UNP ali avtoplin je alternativno gorivo, pridobljeno s predelavo zemeljskega plina in rafiniranjem nafte, ki ima manjši ogljični odtis in znatno manjše emisije onesnaževal kot konvencionalna goriva. Bio-UNP, pridobljen iz različnih virov biomase, naj bi srednje- do dolgoročno postal uspešna tehnologija. UNP se lahko uporablja za cestni promet (za osebna in tovorna vozila) za vse razdalje. Lahko se uporablja tudi za plovbo po celinskih plovnih poteh in prevoz po morju na kratkih razdaljah. Infrastruktura za UNP je razmeroma dobro razvita, saj je v Uniji že veliko črpalnih postaj (približno 29 000). Porazdelitev teh črpalnih postaj pa ni enakomerna in jih v številnih državah ni dovolj.
- (8) Ne glede na opredelitev alternativnih goriv iz te direktive bi bilo treba poudariti, da obstajajo dodatne vrste čistih goriv, ki bi lahko bila alternativa fosilnim gorivom. Pri izbiri novih vrst alternativnih goriv bi bilo treba upoštevati obetavne rezultate, ki jih prinašajo raziskave in razvoj. Standarde in zakonodajo bi bilo treba določiti tako, da ne bi dajali prednosti nobeni vrsti tehnologije in s tem ne bi ovirali nadaljnega razvoja v smeri alternativnih goriv in nosilcev energije.
- (9) V poročilu skupine na visoki ravni CARS 21 z dne 6. junija 2012 je navedeno, da pomanjkanje harmonizirane infrastrukture za alternativna goriva na ravni Unije ovira uvedbo vozil na alternativna goriva na trg in bo zato več okoljske koristi od njih šele v prihodnosti. Komisija v svojem sporočilu z dne 8. novembra 2012 z naslovom „CARS 2020: Akcijski načrt za konkurenčno in trajnostno avtomobilsko industrijo v Evropi“ povzema glavna priporočila iz poročila skupine na visoki ravni CARS 21 in na njihovi podlagi predstavlja akcijski načrt. Ta direktiva je eden ključnih ukrepov v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva, ki jih je napovedala Komisija.
- (10) Treba bi se bilo izogniti razdrobljenosti notranjega trga zaradi neusklajenega uvajanja alternativnih goriv na trg. Usklajeni okviri politike vseh držav članic bi zato morali zagotoviti dolgoročno varnost, ki je potrebna za zasebne in javne naložbe v tehnologijo vozil in goriv ter izgradnjo infrastrukture, da bi pripomogli k uresničitvi dvojnega cilja, in sicer čim bolj zmanjšati odvisnost od nafte in ublažiti vpliv prometa na okolje. Države članice bi morale zato oblikovati nacionalne okvire politike z navedbo nacionalnih ciljev in podpornih ukrepov za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi, vključno z infrastrukturo, ki jo je treba vzpostaviti, in sicer v tesnem sodelovanju z regionalnimi in lokalnimi oblastmi ter z zadevno industrijo, pri tem pa upoštevati potrebe malih in srednjih podjetij. Države članice bi morale po potrebi sodelovati s sosednjimi državami članicami na regionalni ali makro-regionalni ravni ter se z njimi posvetovati ali določiti skupne okvire politike, zlasti kjer je potrebna čezmejna neprekinjena pokritost z infrastrukturo za alternativna goriva ali izgradnja nove infrastrukture v bližini nacionalnih meja, vključno z različnimi nediskriminatornimi možnostmi dostopa do polnilnih in oskrbovalnih mest. Usklajevanje teh nacionalnih okvirov politik in njihovo skladnost na ravni Unije bi morale države članice podpirati z medsebojnim sodelovanjem, Komisija pa z ocenjevanjem in poročanjem. Da bi državam članicam olajšali poročanje o informacijah iz Priloge I, bi morala Komisija sprejeti nezavezujoče smernice.
- (11) Za zadovoljitev dolgoročnih potreb po energiji v vseh vrstah prevoza je potreben usklajen pristop. Politike bi morale temeljiti zlasti na uporabi alternativnih goriv s poudarkom na posebnih potrebah vsake vrste prevoza. Nacionalne okvire politike bi bilo treba oblikovati ob upoštevanju potreb različnih vrst prevoza, ki obstajajo na ozemlju zadevne države članice, vključno s tistimi, pri katerih obstaja le malo alternativ fosilnim gorivom.
- (12) Komisija bi morala olajšati oblikovanje in izvajanje nacionalnih okvirov politike držav članic z izmenjavo informacij in najboljših praks med državami članicami.

- (13) Nacionalni okviri politike lahko z namenom spodbujanja alternativnih goriv in razvoja zadevne infrastrukture zajemajo več načrtov, strategij ali druge dokumentacije za načrtovanje, ki se razvijajo ločeno, skupaj ali na drug način in na upravni ravni, ki jo določijo države članice.
- (14) Goriva, zajeta v nacionalnih okvirih politike, bi morala biti upravičena do podpornih ukrepov Unije in nacionalnih podpornih ukrepov za infrastrukturo za alternativna goriva, da bi se javna podpora osredotočila na usklajen razvoj notranjega trga v smeri mobilnosti vozil in plovil na alternativna goriva po vsej Uniji.
- (15) Namen te direktive ni naložiti dodatne finančne obremenitve državam članicam ali regionalnim in lokalnim oblastem. Državam članicam bi moralo biti omogočeno, da to direktivo izvajajo ob uporabi širokega nabora regulativnih in neregulativnih spodbud in ukrepov, in sicer v tesnem sodelovanju s subjekti iz zasebnega sektorja, ki bi morali imeti ključno vlogo pri podpiranju razvoja infrastrukture za alternativna goriva.
- (16) V skladu z Uredbo (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ je razvoj novih tehnologij in inovacij, zlasti v zvezi z dekarbonizacijo prometa, upravičen do finančnih sredstev Unije. Navedena uredba omogoča tudi odobritev dodatnega financiranja za ukrepe, ki izkoriščajo sinergije med vsaj dvema od sektorjev, ki jih pokriva (to so promet, energetika in telekomunikacije). Komisiji pomaga usklajevalni odbor za Instrument za povezovanje Evrope (IPE) z namenom usklajevanja delovnih programov, da bi omogočili večsektorske razpise za izbor projektov in s tem v celoti izkoristili morebitne sinergije med temi sektorji. IPE bi tako prispeval k vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.
- (17) Okvirni program Obzorje 2020, vzpostavljen z Uredbo (EU) št. 1291/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ bo prav tako zagotovil podporo za raziskave in inovacije v zvezi z vozili na alternativna goriva in s tem povezano infrastrukturo, zlasti v okviru družbenega izziva „pametni, zeleni in integrirani prevoz“. Ta posebni vir financiranja naj bi pripomogel tudi k razvoju infrastrukture za alternativna goriva in bi ga bilo treba vsekakor obravnavati kot dodatno priložnost za vzpostavitev trajnostnega trga mobilnosti po vsej Uniji.
- (18) Da bi spodbudili naložbe v trajnostni promet in podprli vzpostavitev strnjene infrastrukturnega omrežja za alternativna goriva v Uniji, bi morale Komisija in države članice podpirati nacionalne in regionalne razvojne ukrepe na tem področju. Spodbujati bi morale izmenjavo najboljših praks med lokalnimi in regionalnimi razvojnimi pobudami v zvezi z vzpostavitvijo in upravljanjem infrastrukture za alternativna goriva ter v ta namen spodbujati uporabo sredstev iz evropskih strukturnih in investicijskih skladov, zlasti Evropskega sklada za regionalni razvoj in Kohezijskega sklada.
- (19) Podporni ukrepi za infrastrukturo za alternativna goriva bi se morali izvajati v skladu s pravili o državni pomoči iz Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Države članice lahko po potrebi gospodarskim subjektom, ki utrpijo škodo zaradi te direktive, v skladu z veljavnimi pravili o državni pomoči ponudijo podporo. Vsi nacionalni podporni ukrepi za infrastrukturo za alternativna goriva, o katerih se uradno obvesti Komisija, bi morali biti nemudoma ocenjeni.
- (20) V smernicah vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) je priznано, da so alternativna goriva vsaj deloma nadomestilo za fosilne naftne vire pri oskrbi prometa z energijo, prispevajo k njegovi dekarbonizaciji in izboljšujejo okoljske parametre delovanja prometnega sektorja. V smernicah TEN-T v zvezi z novimi tehnologijami in inovacijami je določeno, da mora TEN-T omogočiti dekarbonizacijo vseh načinov prevoza, tako da spodbuja energetska učinkovitost ter uvedbo alternativnih pogonskih sistemov in zagotavljanje ustrezne infrastrukture. V smernicah TEN-T je določeno tudi, da morajo pristanišča na celinskih vodah in morska pristanišča, letališča in ceste jedrnega omrežja, vzpostavljenega z Uredbo (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ (v nadaljnjem besedilu:

⁽¹⁾ Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010 (UL L 348, 20.12.2013, str. 129).

⁽²⁾ Uredba (EU) št. 1291/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi okvirnega programa za raziskave in inovacije (2014–2020) – Obzorje 2020 in razveljavitvi Sklepa št. 1982/2006/ES (UL L 347, 20.12.2013, str. 104).

⁽³⁾ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

jedrno omrežje TEN-T), zagotavljati dostop do alternativnih goriv. V IPE je določeno, da instrument za financiranje TEN-T omogoča, da je do nepovratnih sredstev upravičeno uvajanje teh novih tehnologij in inovacij v okviru jedrnega omrežja TEN-T, vključno z infrastrukturo za čista alternativna goriva. Poleg tega bo lahko uvajanje infrastrukture za alternativna čista goriva v okviru širšega celovitega omrežja prejelo finančno pomoč iz IPE v obliki javnih naročil in finančnih instrumentov, kot so projektne obveznice.

- (21) Najpomembnejša vrsta alternativnih goriv danes so biogoriva, kot so opredeljena v Direktivi 2009/28/ES, njihov delež v skupni porabi goriv v prometu Unije pa je v letu 2011 znašal 4,7 %. Če so proizvedena trajnostno, lahko pripomorejo tudi k znatnemu zmanjšanju celotnih emisij CO₂. To je lahko vir čiste energije za vse oblike prometa.
- (22) Brez harmoniziranega razvoja infrastrukture za alternativna goriva po vsej Uniji ni mogoče na strani ponudbe pričakovati razvoja ekonomije obsega, na strani povpraševanja pa mobilnosti na ravni Unije. Zato je treba zgraditi nova infrastrukturna omrežja, na primer za električno energijo, zemeljski plin (utekočinjeni zemeljski plin (UZP) in stisnjeni zemeljski plin (SZP)) in vodik, kjer je to ustrezno. Pomembno je, da se upoštevajo različne stopnje razvoja tehnologije in infrastrukture za vsako gorivo, vključno s pripravljenostjo poslovnih modelov za zasebne vlagatelje ter razpoložljivostjo alternativnih goriv in njihovo sprejemljivostjo za uporabnike. Zagotoviti bi bilo treba tehnološko nevtralnost, nacionalni okviri politike pa bi morali ustrezno upoštevati zahtevo po podpori razvoju trga z alternativnimi gorivi. Poleg tega bi bilo treba pri oblikovanju nacionalnih okvirov politike upoštevati gostoto prebivalstva in geografske značilnosti.
- (23) Z izkoriščanjem električne energije je mogoče izboljšati energetske učinkovitost cestnih vozil in zmanjšati emisije CO₂ v prometu. Je vir energije, ki je nujen za delovanje električnih vozil, tudi vozil kategorije L iz Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ in Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾, poleg tega pa lahko pripomore tudi k izboljšanju kakovosti zraka in zmanjševanju hrupa v strnjenih mestnih/primestnih naseljih in na drugih gosto poseljenih področjih. Države članice bi morale zagotoviti, da so javno dostopna polnilna mesta zgrajena z ustrezno pokritostjo, da bi lahko električna vozila krožila vsaj v strnjenih mestnih/primestnih naseljih in na drugih gosto poseljenih področjih ter – kjer je to ustrezno – v okviru omrežij, ki jih določijo države članice. Število takih polnilnih mest bi bilo treba določiti ob upoštevanju števila električnih vozil, ki naj bi bila do konca leta 2020 predvidoma registrirana v posamezni državi članici. Ustrezno povprečno število polnilnih mest naj bi okvirno ustrezalo vsaj enemu polnilnemu mestu na 10 avtomobilov, pri čemer se upoštevajo tudi tip avtomobilov, tehnologija polnjenja in zasebna polnilna mesta, ki so na voljo. Ustrezno število javno dostopnih polnilnih mest bi bilo treba namestiti zlasti na postajah javnega prometa, kot so pristaniški potniški terminali, letališča ali železniške postaje. Zasebni lastniki električnih vozil so močno odvisni od dostopa do polnilnih mest na skupnih parkiriščih, na primer pri stanovanjskih blokih, pisarnah in poslovnih prostorih. Javni organi bi morali sprejeti ukrepe za pomoč uporabnikom takih vozil, tako da bi zagotovili, da načrtovalci in upravljalci takšnih lokacij poskrbijo za ustrezno infrastrukturo z zadostnim številom polnilnih mest za električna vozila.
- (24) Države članice bi morale zagotoviti vzpostavitev javno dostopne infrastrukture za zagotavljanje oskrbe motornih vozil z električno energijo. Da bi države članice v svojem nacionalnem okviru politike opredelile ustrezno število javno dostopnih polnilnih mest, bi jim moralo biti omogočeno, da upoštevajo število obstoječih javno dostopnih polnilnih mest na svojem ozemlju in njihove specifikacije ter se odločijo, ali se bodo osredotočile na vzpostavitev običajnih ali polnilnih mest visoke moči.
- (25) Elektromobilnost je področje, ki se hitro spreminja. Pri sedanjih tehnologijah vmesnikov se uporabljajo kabelski priključki, vendar je treba upoštevati tudi prihodnje tehnologije vmesnikov, kot so brezžično polnjenje ali menjava baterij. Z zakonodajo je treba olajšati tehnološke inovacije. To direktivo bi bilo zato treba po potrebi posodabljanje, da bi upoštevali prihodnje standarde na področju tehnologij, kakršni sta brezžično polnjenje in menjava baterij.
- (26) Med javno dostopnimi polnilnimi ali oskrbovalnimi mesti so lahko na primer polnilna ali oskrbovalna mesta oziroma naprave v zasebni lasti, ki so javno dostopne s članskimi izkaznicami ali za plačilo, polnilna ali oskrbovalna mesta shem souporabe avtomobilov, ki uporabnikom, ki so tretje osebe, omogočajo dostop ob plačilu rednih prispevkov, ali polnilna ali oskrbovalna mesta na javnih parkiriščih. Polnilna ali oskrbovalna mesta, ki zasebnim uporabnikom omogočajo fizični dostop na podlagi dovoljenja ali plačila prispevka, bi bilo treba šteti za javno dostopna polnilna ali oskrbovalna mesta.

⁽¹⁾ Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

⁽²⁾ Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52).

- (27) Električna energija in vodik sta še posebej zanimiva vira energije za uporabo električnih vozil/vozil na gorivne celice in vozil kategorije L v strnjenih mestnih/primestnih naseljih in na drugih gosto poseljenih področjih, kar lahko pomaga izboljšati kakovost zraka in zmanjšati hrup. Elektromobilnost pomembno prispeva k doseganju ambicioznih podnebnih in energetskih ciljev Unije za leto 2020. Direktiva 2009/28/ES, ki so jo države članice prenesle v nacionalno zakonodajo do 5. decembra 2010, je namreč določila obvezne cilje za vse države članice za delež energije iz obnovljivih virov, da bi do leta 2020 dosegli cilj Unije, ki znaša vsaj 20-odstotni delež energije iz obnovljivih virov in 10-odstotni delež uporabe obnovljive energije posebej v prometnem sektorju.
- (28) Pri polnjenju električnih vozil na polnilnih mestih bi se morali, če je to tehnično in finančno sprejemljivo, uporabljati inteligentni merilni sistemi, s čimer bi prispevali k stabilnosti elektroenergetskega sistema, saj bi se baterije polnile v času, ko je splošna potreba po električni energiji majhna, omogočeno pa bi moralo biti varno in prožno ravnanje s podatki. Dolgoročno bi to lahko električnim vozilom tudi omogočilo, da bi energijo iz baterij dovajala nazaj v mrežo v času, ko je splošna potreba po električni energiji velika. Inteligentni merilni sistemi, kot so opredeljeni v Direktivi 2012/27/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, omogočajo izdelavo sprotnih podatkov, ki so potrebni za zagotovitev stabilnosti mreže in spodbujanje gospodarne uporabe storitev polnjenja. Inteligentni merilni sistemi zagotavljajo natančne in pregledne informacije o ceni in razpoložljivosti storitev polnjenja ter s tem spodbujajo polnjenje ob obdobjih „izven konic“, to je v času nizkega splošnega povpraševanja po električni energiji in ob nizkih cenah energije. Uporaba inteligentnih merilnih sistemov omogoča optimizacijo polnjenja, kar prinaša koristi elektroenergetskemu sistemu in potrošnikom.
- (29) V zvezi s polnilnimi mesti za električna vozila, ki niso javno dostopna, bi si morale države članice prizadevati, da preučijo tehnično in finančno izvedljivost sinergij z načrti za uvedbo inteligentnih števecv v skladu z obveznostjo iz Priloge I.2 k Direktivi 2009/72/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾. Upravljalci distribucijskih omrežij imajo pomembno vlogo v zvezi s polnilnimi mesti. Upravljalci distribucijskih omrežij, med katerimi so nekateri lahko del vertikalno integriranega podjetja, ki ima v lasti ali upravlja polnilna mesta, bi morali pri razvoju svojih nalog nediskriminatorno sodelovati z vsemi drugimi lastniki ali upravljalci polnilnih mest, pri čemer naj bi jim zlasti zagotavljali informacije, potrebne za učinkovit dostop do omrežja in njegovo uporabo.
- (30) Pri razvoju infrastrukture za električna vozila bi moral medsebojni vpliv te infrastrukture, elektroenergetskega sistema in politike Unije na področju električne energije biti skladen z načeli iz Direktive 2009/72/ES. Postavitev in delovanje polnilnih mest za električna vozila bi morala biti razvita kot konkurenčni trg, ki je odprt za vse stranke, zainteresirane za uvedbo ali upravljanje infrastrukture za polnjenje.
- (31) Dostop dobaviteljev električne energije iz Unije do polnilnih mest ne bi smel posegati v odstopanja na podlagi člena 44 Direktive 2009/72/ES.
- (32) Komisija je leta 2010 evropskim organizacijam za standardizacijo podelila mandat (M468) za izdajo novih standardov ali pregled obstoječih standardov s ciljem zagotoviti interoperabilnost in povezljivost med mesti za oskrbo z električno energijo in polnilci električnih vozil. CEN/Cenelec je oblikoval fokusno skupino, ki je oktobra 2011 objavila poročilo. Poročilo sicer vsebuje številna priporočila, toda brez soglasja glede standardnega vmesnika. Zato so potrebni nadaljnji ukrepi politike, da se oblikuje nezaščitena rešitev, ki bi zagotovila interoperabilnost v celotni Uniji.
- (33) Vmesnik za polnjenje električnih vozil bi lahko vključeval več vtičnic ali priključkov za vozila, če eden od njih izpolnjuje tehnične specifikacije iz te direktive, tako da bi bilo mogoče polnjenje, ki ustreza več standardom. Vendar odločitev v tej direktivi glede skupnih priključkov za električna vozila (tip 2 in Combo 2) na ravni Unije ne bi smela škoditi državam članicam, ki so že namenile sredstva za uporabo drugih standardiziranih tehnologij za polnilna mesta, in ne bi smela vplivati na obstoječa polnilna mesta, vzpostavljena pred začetkom veljavnosti te direktive. Električna vozila, ki so že v prometu pred začetkom veljavnosti te direktive, bi morala imeti možnost polnjenja, čeprav so bila zasnovana za polnjenje na polnilnih mestih, ki ne izpolnjujejo tehničnih specifikacij iz te direktive. Izbira opreme za običajna in polnilna mesta visoke moči bi morala izpolnjevati posebne varnostne zahteve, veljavne na nacionalni ravni.

⁽¹⁾ Direktiva 2012/27/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o energetski učinkovitosti, spremembi direktiv 2009/125/ES in 2010/30/EU ter razveljavitvi direktiv 2004/8/ES in 2006/32/ES (UL L 315, 14.11.2012, str. 1).

⁽²⁾ Direktiva 2009/72/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o skupnih pravilih notranjega trga za električno energijo in o razveljavitvi Direktive 2003/54/ES (UL L 211, 14.8.2009, str. 55).

- (34) Električne napeljave na obali so lahko vir čiste energije za pomorski promet in promet po celinskih plovnih poteh, zlasti v morskih pristaniščih in pristaniščih za celinsko plovbo, kjer je kakovost zraka nizka ali raven hrupa visoka. Električna energija z obale lahko prispeva k zmanjšanju vpliva morskih ladij ali plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh na okolje.
- (35) Standardizacija dobave električne energije z obale ne bi smela ovirati uporabe sistemov, ki so že vzpostavljeni pred začetkom veljavnosti te direktive. Države članice bi morale zlasti omogočiti vzdrževanje in nadgradnjo obstoječih sistemov, da bi zagotovile njihovo učinkovito uporabo skozi celotno življenjsko dobo, ne da bi zahtevale njihovo popolno skladnost s tehničnimi specifikacijami iz te direktive.
- (36) Z oskrbo mirujočih letal na letališčih z električno energijo se lahko zmanjšata poraba goriva in hrup, izboljša kakovost zraka ter zmanjša vpliv na podnebne spremembe. Države članice bi morale zato zagotoviti, da se potreba po vzpostavitvi dobave električne energije na letališčih upošteva v njihovih nacionalnih okvirih politike.
- (37) Motorna vozila na vodikov pogon, tudi vozila kategorije L na vodikov pogon, so trenutno na trgu prisotna v zelo majhnem številu, vendar je izgradnja zadostne infrastrukture za dovod vodika ključnega pomena za to, da se omogoči širša uporaba motornih vozil na vodikov pogon.
- (38) Države članice, ki sklenejo v svoje nacionalne okvire politike vključiti oskrbovalna mesta za vodik, bi morale zagotoviti izgradnjo javno dostopne infrastrukture za oskrbo motornih vozil z vodikom, kar bi zagotovilo pretok motornih vozil na vodikov pogon v omrežjih, ki jih določijo države članice. Po potrebi bi bilo treba upoštevati čezmejne povezave, da bi lahko motorna vozila na vodikov pogon krožila po vsej Uniji.
- (39) V Uniji je za vozila na zemeljski plin trenutno na voljo približno 3 000 oskrbovalnih mest. Dodatna oskrbovalna mesta bi bilo mogoče postaviti in jih oskrbovati iz obstoječega dobro razvitega celovitega distribucijskega omrežja za zemeljski plin v Uniji, pod pogojem, da je kakovost plina primerna za uporabo v sedanjih vozilih na plin in vozilih na plin z napredno tehnologijo. Obstoječe distribucijsko omrežje za zemeljski plin bi lahko dopolnili z lokalnimi oskrbovalnimi mesti, ki bi uporabljala lokalno proizveden biometan.
- (40) Pri skupni infrastrukturi za zemeljski plin so potrebne skupne tehnične specifikacije za njeno programsko opremo in kakovost plina. Kakovost zemeljskega plina, ki se uporablja v Uniji, je odvisna od njegovega izvora, njegovih sestavnih delov, na primer biometana, če je zmešan z zemeljskim plinom, in načina, kako se z zemeljskim plinom ravna v okviru distribucijske verige. Prevelike razlike med tehničnimi značilnostmi bi zato lahko preprečile optimalno uporabo motorjev, zmanjšala pa bi se tudi njihova energetska učinkovitost. Tehnični odbor CEN/TC 408 – Projektni odbor v zvezi s tem razvija niz specifikacij glede kakovosti za zemeljski plin, ki se uporablja v prometu, in vnašanje biometana v mrežo zemeljskega plina.
- (41) Države članice bi morale s svojimi nacionalnimi okviri politike zagotoviti izgradnjo ustreznega števila javno dostopnih oskrbovalnih mest za oskrbo motornih vozil s SZP ali stisnjnim biometanom, da bi lahko motorna vozila na SZP krožila v strnjenih mestnih/primestnih naseljih in na drugih gosto poseljenih področjih ter po vsej Uniji, vsaj po obstoječem jedrnem omrežju TEN-T. Države članice bi morale pri vzpostavitvi svojih omrežij za oskrbo motornih vozil s SZP zagotoviti izgradnjo javno dostopnih oskrbovalnih mest in pri tem upoštevati najmanjši domet motornih vozil na SZP. Okvirno bi morala biti potrebna povprečna razdalja med oskrbovalnimi mesti približno 150 km. Da se zagotovita delovanje trga in interoperabilnost, bi morala vsa oskrbovalna mesta za SZP za motorna vozila ponujati plin takšne kakovosti, ki jo zahtevajo sedanja vozila na SZP in tista z napredno tehnologijo.
- (42) UZP je privlačno alternativno gorivo za plovila za izpolnjevanje zahtev po znižanju vsebnosti žvepla v gorivih za plovila na območjih nadzora nad emisijami SO_x, ki se nanašajo na polovico ladij, ki v evropskem pomorskem prometu plujejo na kratkih razdaljah, kot določa Direktiva 2012/33/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁾. Jedrno omrežje oskrbovalnih mest za UZP v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih vodah bi moralo biti vzpostavljeno najpozneje do konca leta 2025 oziroma leta 2030. Oskrbovalna mesta za UZP med drugim vključujejo terminale za UZP, tanke, mobilne rezervoarje, plovila z rezervoarjem in barže. Prvotna osredotočenost na jedrno omrežje ne bi smela izključevati možnosti, da bo dolgoročno UZP na voljo tudi v pristaniščih, ki so zunaj

⁽¹⁾ Direktiva 2012/33/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o spremembi Direktive Sveta 1999/32/ES glede vsebnosti žvepla v gorivih za plovila (UL L 327, 27.11.2012, str. 1).

jedrnega omrežja, zlasti tistih, ki so pomembna za plovila, ki ne izvajajo prevozov. Odločitev o namestitvi oskrbovalnih mest za UZP v pristaniščih bi morala temeljiti na analizi stroškov in koristi, vključno s preverjanjem okoljskih koristi. Upoštevati bi bilo treba tudi veljavne določbe v zvezi z varnostjo. Vzpostavitev infrastrukture za UZP iz te direktive ne bi smela ovirati razvoja prihodnjih morebitnih okoljsko učinkovitih alternativnih goriv.

- (43) Komisija in države članice bi si morale prizadevati za spremembo Evropskega sporazuma o mednarodnem prevozu nevarnega blaga po celinskih plovnihih poteh, ki je bil sklenjen v Ženevi 26. maja 2000, kakor je bil spremenjen, da se zagotovi prevoz UZP po celinskih plovnihih poteh v velikem obsegu. Spremembe, ki jih to prinaša, bi morale veljati za vse oblike prometa na ozemlju Unije, in sicer s prilagoditvijo oddelka III.1 Priloge III k Direktivi 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾. Direktivo 2006/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ bi bilo treba po potrebi spremeniti, da bi omogočili učinkovito in varno uporabo UZP za pogon plovil po celinskih plovnihih poteh. Predlagane spremembe ne bi smele biti v nasprotju z določbami Evropskega sporazuma o mednarodnem prevozu nevarnega blaga po celinskih plovnihih poteh, ki na ozemlju Unije velja na podlagi oddelka III.1 Priloge III k Direktivi 2008/68/ES.
- (44) Države članice bi morale zagotoviti ustrezno distribucijsko omrežje med obrati za skladiščenje in oskrbovalnimi mesti za UZP. Kar zadeva cestni promet, sta razpoložljivost in geografska lokacija točk natovarjanja za cisterne za UZP bistveni za razvoj gospodarsko trajnostne mobilnosti UZP.
- (45) UZP, vključno z utekočinjenim biometanom, bi lahko omogočal tudi stroškovno učinkovito tehnologijo za težka tovorna vozila za izpolnjevanje strogih omejitev emisij onesnaževal v skladu s standardi Euro VI iz Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾.
- (46) Jedrno omrežje TEN-T bi moralo biti osnova za vzpostavitev infrastrukture za UZP, saj pokriva glavne prometne tokove in omogoča izkoriščanje prednosti omrežja. Države članice bi morale pri vzpostavitvi svojih omrežij za oskrbo težkih motornih vozil z UZP zagotoviti izgradnjo javno dostopnih oskrbovalnih mest, vsaj po obstoječem jedrnem omrežju TEN-T, na ustreznih razdaljah in pri tem upoštevati najmanjši domet težkih motornih vozil na UZP. Okvirno naj bi bila potrebna povprečna razdalja med oskrbovalnimi mesti približno 400 km.
- (47) Vzpostavitev oskrbovalnih mest za UZP in SZP bi morala biti ustrezno usklajena z uvajanjem jedrnega omrežja TEN-T.
- (48) Do 31. decembra 2025 bi bilo treba vsaj v obstoječem osrednjem omrežju TEN-T vzpostaviti ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za UZP in SZP, pozneje pa na drugih delih omrežja TEN-T, ki so dostopni vozilom.
- (49) Zaradi čedalje večjega števila vrst goriva za motorna vozila in nenehne rasti cestne mobilnosti državljanov po vsej Uniji potrebujejo uporabniki vozil jasne in razumljive informacije o gorivih na oskrbovalnih mestih in združljivosti njihovih vozil z različnimi gorivi ali oskrbovalnimi mesti na trgu Unije, brez poseganja v Direktivo 2009/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾. Države članice bi morale imeti možnost, da se odločijo za uporabo teh dejavnosti obveščanja tudi za vozila, ki so že v prometu.
- (50) Če ni evropskega standarda za posamezno alternativno gorivo, bi morale imeti države članice možnost uporabe drugih standardov za obveščanje uporabnikov in označevanje.

⁽¹⁾ Direktiva 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

⁽²⁾ Direktiva 2006/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. decembra 2006 o tehničnih predpisih za plovila, namenjena za plovbo po celinskih plovnihih poteh, in razveljavitvi Direktive Sveta 82/714/EGS (UL L 389, 30.12.2006, str. 1).

⁽³⁾ Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES (UL L 188, 18.7.2009, str. 1).

⁽⁴⁾ Direktiva 2009/30/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spremembah Direktive 98/70/ES glede specifikacij motornega bencina, dizelskega goriva in plinskega olja ter o uvedbi mehanizma za spremljanje in zmanjševanje emisij toplogrednih plinov ter o spremembi Direktive Sveta 1999/32/ES glede specifikacij goriva, ki ga uporabljajo plovila za plovbo po celinskih plovnihih poteh, in o razveljavitvi Direktive 93/12/EGS (UL L 140, 5.6.2009, str. 88).

- (51) Preproste in lahko primerljive informacije o cenah različnih goriv bi bile lahko za uporabnike vozil pomembne, da bi jim omogočile boljšo oceno relativne cene posameznih goriv, ki so na voljo na trgu. Zato bi morale biti mogoče, da je lahko pri prikazu cen na črpalki, zlasti za zemeljski plin in vodik, v informativne namene prikazana primerjava cene na enoto s konvencionalnimi gorivi, kot je „ustreza 1 litru bencina“.
- (52) Ob vse večji raznolikosti vrst goriv za motorna vozila je treba uporabnikom vozil zagotoviti podatke o geografski lokaciji javno dostopnih oskrbovalnih in polnilnih mest za alternativna goriva, obravnavanih v tej direktivi. Kadar torej podjetja ali spletne strani zagotovijo takšne informacije, bi morale biti vsem uporabnikom prosto in nediskriminatorno dostopne.
- (53) Za oblikovanje politik na vseh ravneh na podlagi dejstev je zlasti pomembno, da se najboljše prakse in usklajeni podatki zbirajo v okviru dejavnosti spremljanja, kot sta portal o čistih vozilih in Evropski observatorij za elektromobilnost.
- (54) Ključne informacije v zvezi z razpoložljivostjo polnilnih in oskrbovalnih mest ter vse druge informacije, ki so potrebne za mobilnost na ravni Unije, bi morale biti po potrebi vključene v prometne in potovalne informacijske storitve, ki so del inteligentnega prometnega sistema.
- (55) Da bi zagotovili prilagoditev določb te direktive razvoju trga in tehničnemu napredku, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila, da v skladu s členom 290 PDEU sprejema akte v zvezi s tehničnimi specifikacijami za oskrbovalna in polnilna mesta ter zadevnimi standardi. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu deluje po običajnem postopku in opravi ustrezna posvetovanja, ob upoštevanju sprejemanja delegiranih aktov, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija bi morala pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti, da so ustrezni dokumenti predloženi Evropskemu parlamentu in Svetu istočasno, pravočasno in na ustrezen način.
- (56) Mednarodna pomorska organizacija (IMO) oblikuje enotne in mednarodno priznane varnostne in okoljske standarde za pomorski promet. Ob upoštevanju globalne narave pomorskega prometa bi se bilo treba izogibati navzkrižjem z mednarodnimi standardi. Unija bi morala zato zagotoviti, da so tehnične specifikacije za pomorski promet, sprejete na podlagi te direktive, skladne z mednarodnimi predpisi, ki jih sprejme IMO.
- (57) Tehnične specifikacije za interoperabilnost polnilnih in oskrbovalnih mest bi morale biti določene v evropskih ali mednarodnih standardih. Evropske organizacije za standardizacijo bi morale sprejeti evropske standarde v skladu s členom 10 Uredbe (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, ti standardi pa bi morali temeljiti na veljavnih mednarodnih standardih oziroma na tekočem razvoju mednarodne standardizacije, kadar je to ustrezno. Za standarde, ki še niso sprejeti, bi moralo delo temeljiti na standardih, ki se trenutno razvijajo: „Smernice za sisteme in naprave za dobavo UZP kot goriva za ladje“ (ISO/DTS 18683), „Oskrbovalne postaje za zemeljski plin – postaje za UZP za oskrbovanje za vozila“ (ISO/DIS 16924) in „Oskrbovalne postaje za zemeljski plin – postaje za SZP za oskrbovanje za vozila“ (ISO/DIS 16923). Komisijo bi bilo treba pooblastiti za posodobitev navedb tehničnih specifikacij v evropskih ali mednarodnih standardih z delegiranimi akti.
- (58) Komisija bi se morala pri uporabi te direktive posvetovati z zadevnimi skupinami strokovnjakov, in sicer vsaj z evropsko skupino strokovnjakov za prihodnja transportna goriva, ki jo sestavljajo strokovnjaki iz industrije in civilne družbe, ter skupno skupino strokovnjakov za promet in okolje, ki združuje strokovnjake iz držav članic.
- (59) Komisija je ustanovila skupino strokovnjakov, imenovano Evropski forum za trajnostni pomorski promet (v nadaljnjem besedilu: ESSF), ki naj bi ji pomagala pri izvajanju dejavnosti Unije na področju trajnostnega pomorskega prometa. V okviru ESSF je bila vzpostavljena podskupina o pomorskem UZP, katere naloga je, da ESSF predlaga oblikovanje standardov ali predpisov za pomorski UZP kot ladijsko gorivo, ki bi zajemali tehnične,

(1) Uredba (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o evropski standardizaciji, spremembi direktiv Sveta 89/686/EGS in 93/15/EGS ter direktiv 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES in 2009/105/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Sklepa Sveta 87/95/EGS in Sklepa št. 1673/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 316, 14.11.2012, str. 12).

operativne, varnostne, zaščitne, izobraževalne in okoljske vidike oskrbovanja z UZP. Prav tako je bil ustanovljen „Evropski odbor za pripravo tehničnih standardov“ (v nadaljnjem besedilu: CESTE), da bi določili tehnične standarde na področju plovbe po celinskih plovnih poteh. Zlasti je pomembno, da Komisija pred sprejetjem delegiranih aktov v zvezi z zahtevami za oskrbovanje z UZP in s tem povezanimi varnostnimi vidiki deluje po običajnem postopku in opravi ustrezna posvetovanja s strokovnjaki, tudi z ESSF in CESTE.

- (60) Centralna komisija za plovbo po Renu (CCNR) je mednarodna organizacija, ki obravnava vsa vprašanja v zvezi s plovbo po celinskih plovnih poteh. Donavska komisija je mednarodna medvladna organizacija, ki omogoča in spodbuja prosto plovbo po Donavi. Zlasti je pomembno, da Komisija pred sprejetjem delegiranih aktov v zvezi s plovbo po celinskih plovnih poteh deluje po običajnem postopku in opravi ustrezna posvetovanja s strokovnjaki, tudi s CCNR in Donavsko komisijo.
- (61) Kadar zadeve v zvezi s to direktivo – z izjemo njenega izvajanja ali kršitev njenih določb – preučujejo strokovnjaki in pri tem delujejo kot skupine strokovnjakov, bi moral Evropski parlament prejeti vse informacije in dokumentacijo, po potrebi pa bi moral biti tudi vabljen na zadevne seje.
- (62) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev splošnih postopkov in specifikacij. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.
- (63) Da bi zagotovili, da so alternativna pogonska goriva ustrezne kakovosti, to je kakovosti, ki jo zahtevajo sedanji motorji in motorji prihodnje tehnologije, ter da nudijo visoko raven okoljske učinkovitosti glede emisij CO₂ in drugih onesnaževal, bi morala Komisija spremljati njihovo uvedbo na trg. V ta namen bi morala po potrebi predlagati pravne ukrepe, potrebne za zagotovitev usklajene visoke ravni kakovosti goriv po vsej Uniji.
- (64) Da bi dosegli čim širšo uporabo alternativnih pogonskih goriv ob njihovi tehnološki nevtralnosti in spodbudili trajnostno električno mobilnost po vsej Uniji, bi morala Komisija po potrebi sprejeti ustrezne ukrepe, kot je sprejetje akcijskega načrta za izvajanje strategije iz sporočila z naslovom „Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva“. Pri tem bi lahko upoštevala posebne tržne potrebe in razvoj trga v državah članicah.
- (65) Ker cilja te direktive, in sicer spodbujanja širšega razvoja trga v zvezi z alternativnimi gorivi, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi potrebnega ukrepanja, da se zagotovi povpraševanje po kritični masi vozil na alternativna goriva in za stroškovno učinkovit razvoj evropske industrije ter da se omogoči mobilnost vozil na alternativna goriva po vsej Uniji, lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Predmet urejanja

Ta direktiva vzpostavlja skupni okvir ukrepov za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v Uniji, da bi čim bolj zmanjšali odvisnost od nafte in ublažili negativen vpliv prometa na okolje. Ta direktiva določa minimalne zahteve za izgradnjo infrastrukture za alternativna goriva, vključno s polnilnimi mesti za električna vozila ter oskrbovalnimi mesti za zemeljski plin (UZP in SZP) in vodik, ki se izvajajo z nacionalnimi okviri politike držav članic, ter enotne tehnične specifikacije za taka polnilna ter oskrbovalna mesta, in zahteve za obveščanje uporabnikov.

⁽¹⁾ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „alternativna goriva“ pomenijo goriva ali vire energije, ki se vsaj deloma uporabljajo kot nadomestek za fosilne naftne vire pri oskrbi prometa z energijo ter ki lahko prispevajo k dekarbonizaciji prometa in izboljšujejo okoljske parametre delovanja prometnega sektorja. Med drugim zajemajo:
 - električno energijo,
 - vodik,
 - biogoriva, kot so opredeljena v točki (i) člena 2 Direktive 2009/28/ES,
 - sintetična in parafinska goriva,
 - zemeljski plin, vključno z biometanom, v plinasti (stisnjeni zemeljski plin – SZP) in tekoči obliki (utekočinjeni zemeljski plin – UZP) ter
 - utekočinjeni naftni plin (UNP);
2. „električno vozilo“ pomeni motorno vozilo, opremljeno s pogonskim sklopom, ki vključuje vsaj en neobroben električni stroj kot pretvornik energije z električnim sistemom za shranjevanje energije z možnostjo ponovnega polnjenja, ki ga je mogoče zunanje polniti;
3. „polnilno mesto“ pomeni vmesnik, prek katerega je mogoče polniti eno električno vozilo ali zamenjati baterijo enega električnega vozila;
4. „običajno polnilno mesto“ pomeni polnilno mesto, ki omogoča prenos električne energije na električno vozilo z močjo, ki je manjša ali enaka 22 kW, razen naprav z močjo, manjšo ali enako 3,7 kW, ki so nameščene v zasebnih gospodinjstvih ali katerih prvotni namen ni polnjenje električnih vozil in ki niso dostopne javnosti;
5. „polnilno mesto visoke moči“ pomeni polnilno mesto, ki omogoča prenos električne energije na električno vozilo z močjo, večjo od 22 kW;
6. „dobava električne energije z obale“ pomeni dobavo električne energije z obale morskim ladjam ali plovilom za plovbo po celinskih plovnih poteh na privezu, in sicer prek standardiziranega vmesnika;
7. „javno dostopno polnilno ali oskrbovalno mesto“ pomeni polnilno ali oskrbovalno mesto za dobavo alternativnega goriva, ki uporabnikom omogoča nediskriminatorno možnost dostopa po vsej Uniji. Nediskriminatorna možnost dostopa lahko vključuje različne možnosti overitve, uporabe in plačila;
8. „oskrbovalno mesto“ pomeni oskrbovalno postajo za oskrbo s katerim koli gorivom, razen UZP, prek nepremične ali mobilne naprave;
9. „oskrbovalno mesto za UZP“ pomeni oskrbovalno postajo za oskrbo z UZP, ki je bodisi nepremičen bodisi mobilni objekt, postaja na morju ali drugačen sistem.

Člen 3

Nacionalni okviri politike

1. Vsaka država članica sprejme nacionalni okvir politike za razvoj trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju ter za vzpostavitev ustrezne infrastrukture. Ta okvir vsebuje vsaj naslednje elemente:
 - oceno sedanjega stanja in prihodnjega razvoja trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju, tudi v zvezi z možnostjo njihove hkratne in kombinirane uporabe, ter vzpostavljanja ustrezne infrastrukture za goriva, pri čemer se, kadar je ustrezno, upošteva tudi čezmejna neprekinjena pokritost,

- nacionalne cilje v skladu s členom 4(1), (3) in (5), členom 6(1), (2), (3), (4), (6), (7) in (8) ter po potrebi s členom 5(1) glede vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva. Ti nacionalni cilji se določijo in lahko spremenijo na podlagi ocene povpraševanja na nacionalni ali regionalni ravni ali ravni Unije, pri čemer je treba zagotoviti skladnost z minimalnimi zahtevami za infrastrukturo iz te direktive,
 - ukrepe, ki so potrebni za uresničitev nacionalnih ciljev, določenih v nacionalnem okviru politike,
 - ukrepe, ki lahko spodbudijo vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva pri storitvah javnega prevoza,
 - določitev mestnih/primestnih naselij, drugih gosto poseljenih območij in omrežij, ki bodo v skladu s tržnimi potrebami opremljena z javno dostopnimi polnilnimi mesti v skladu s členom 4(1),
 - določitev mestnih/primestnih naselij, drugih gosto poseljenih območij in omrežij, ki bodo v skladu s tržnimi potrebami opremljena z oskrbovalnimi mesti za SZP v skladu s členom 6(7),
 - oceno potrebe po postavitvi oskrbovalnih mest za UZP v pristaniščih zunaj jedrnega omrežja TEN-T,
 - preverjanje potrebe po vzpostavitvi dobave električne energije za mirujoča letala na letališčih.
2. Države članice zagotovijo, da so v nacionalnih okvirih politike upoštevane potrebe različnih vrst prevoza, ki obstajajo na ozemlju države, vključno s tistimi, za katere so na voljo omejene alternative fosilnim gorivom.
3. V nacionalnih okvirih politike se ustrezno upoštevajo interesi regionalnih in lokalnih organov ter zadevnih deležnikov.
4. Države članice po potrebi sodelujejo, prek posvetovanj ali skupnih okvirov politike, pri zagotavljanju, da so ukrepi, potrebni za doseganje ciljev te direktive, skladni in usklajeni.
5. Podporni ukrepi za infrastrukturo za alternativna goriva se izvajajo v skladu s pravili o državni pomoči iz PDEU.
6. Nacionalni okviri politike so v skladu z veljavno zakonodajo Unije o varstvu okolja in podnebja.
7. Države članice o svojih nacionalnih okvirih politike uradno obvestijo Komisijo do 18. novembra 2016.
8. Komisija na podlagi nacionalnih okvirov politike objavlja in redno posodablja informacije o nacionalnih ciljih, ki jih predloži posamezna država članica v zvezi s/z:
- številom javno dostopnih polnilnih mest,
 - oskrbovalnimi mesti za UZP v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih vodah,
 - javno dostopnimi oskrbovalnimi mesti za UZP za motorna vozila,
 - javno dostopnimi oskrbovalnimi mesti za SZP za motorna vozila.
- Po potrebi se objavijo tudi informacije v zvezi z:
- javno dostopnimi oskrbovalnimi mesti za vodik,
 - infrastrukturo za dobavo električne energije z obale v morskih pristaniščih in pristaniščih na celinskih vodah,
 - infrastrukturo za oskrbo mirujočih letal z električno energijo.
9. Komisija državam članicam s smernicami iz člena 10(4) pomaga pri poročanju o nacionalnih okvirih politike, oceni njihovo skladnost na ravni Unije in državam članicam pomaga pri sodelovanju iz odstavka 4 tega člena.

Člen 4

Oskrba prometa z električno energijo

1. Države članice s svojimi nacionalnimi okviri politike zagotovijo, da se do 31. decembra 2020 vzpostavi ustrezno število javno dostopnih polnilnih mest, da bi lahko električna vozila krožila vsaj v strnjenih mestnih/predmestnih naseljih in na drugih gosto poseljenih področjih ter – kjer je to ustrezno – v omrežjih, ki jih opredelijo države članice. Število takih polnilnih mest se določi med drugim na podlagi števila električnih vozil, ki naj bi bila do konca leta 2020 predvidoma registrirana v posamezni državi članici, kot so določile v svojih nacionalnih okvirih politike, ter na podlagi najboljših praks in priporočil, ki jih objavi Komisija. Po potrebi se upoštevajo posebne potrebe v zvezi z namestitvijo javno dostopnih polnilnih mest na postajah javnega prometa.

2. Komisija oceni uporabo zahtev iz odstavka 1 in po potrebi ter ob upoštevanju razvoja trga z električnimi vozili predloži predlog za spremembo te direktive, da bi bila do 31. decembra 2025 v vsaki državi članici vsaj v jedrnem omrežju TEN-T, mestnih/primestnih naseljih in na drugih gosto poseljenih področjih vzpostavljena dodatna javno dostopna polnilna mesta.

3. Države članice v svojih nacionalnih okvirih politike sprejmejo tudi ukrepe za spodbujanje in lajšanje vzpostavljanja polnilnih mest, ki niso javno dostopna.

4. Države članice zagotovijo, da običajna polnilna mesta za električna vozila, razen brezžičnih ali indukcijskih enot, ki so vzpostavljena ali obnovljena po 18. novembru 2017, izpolnjujejo vsaj tehnične specifikacije iz točke 1.1 Priloge II in posebne varnostne zahteve, veljavne na nacionalni ravni.

Države članice zagotovijo, da polnilna mesta visoke moči za električna vozila, razen brezžičnih ali indukcijskih enot, ki so vzpostavljena ali obnovljena po 18. novembru 2017, izpolnjujejo vsaj tehnične specifikacije iz točke 1.2 Priloge II.

5. Države članice v svojih nacionalnih okvirih politike ocenijo potrebo po dobavi električne energije z obale za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh in morske ladje v morskih pristaniščih ter pristaniščih na celinskih vodah. Takšna dobava električne energije z obale se v pristaniščih osrednjega omrežja TEN-T in drugih pristaniščih prednostno vzpostavi do 31. decembra 2025, razen če ni povpraševanja in so stroški nesorazmerno visoki v primerjavi s koristmi, tudi koristmi za okolje.

6. Države članice zagotovijo, da naprave za dobavo električne energije z obale za plovila za pomorski promet, ki so vzpostavljene ali obnovljene po 18. novembru 2017, izpolnjujejo tehnične specifikacije iz točke 1.7 Priloge II.

7. Pri polnjenju električnih vozil na javno dostopnih polnilnih mestih se, če je to tehnično izvedljivo in ekonomsko sprejemljivo, uporabljajo inteligentni merilni sistemi, opredeljeni v točki 28 člena 2 Direktive 2012/27/EU, ter so izpolnjene zahteve iz člena 9(2) navedene direktive.

8. Države članice zagotovijo, da lahko upravljavci javno dostopnih polnilnih mest električno energijo kupujejo od katerega koli dobavitelja električne energije iz Unije v skladu z dogovorom z dobaviteljem. Upravljavci polnilnih mest lahko strankam storitve polnjenja električnih vozil zagotavljajo na podlagi pogodb, tudi v imenu in za račun drugih ponudnikov storitev.

9. Vsa javno dostopna polnilna mesta omogočajo uporabnikom električnih vozil tudi možnost *ad hoc* polnjenja, ne da bi morali skleniti pogodbo z zadevnim dobaviteljem električne energije ali upravljavcem.

10. Države članice zagotovijo, da so cene, ki jih zaračunavajo upravljavci javno dostopnih polnilnih mest, primerne, lahko in jasno primerljive, pregledne in nediskriminatorne.

11. Države članice zagotovijo, da upravljavci distribucijskega sistema nediskriminatorno sodelujejo z vsako osebo, ki vzpostavi ali upravlja javno dostopna polnilna mesta.

12. Države članice zagotovijo, da pravni okvir dovoljuje sklenitev pogodbe o dobavi električne energije za polnilno mesto z dobaviteljem, ki se razlikujejo od subjekta, ki dobavlja električno energijo gospodinjstvu ali objektu, kjer se nahaja polnilno mesto.

13. Unija si brez poseganja v Uredbo (EU) št. 1025/2012 prizadeva, da ustrezne organizacije za standardizacijo oblikujejo evropske standarde s podrobnimi tehničnimi specifikacijami za brezžična polnilna mesta in za menjavo baterij za motorna vozila ter za polnilna mesta za motorna vozila kategorije L in električne avtobuse.

14. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 8 za:

- (a) dopolnitev tega člena ter točk 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 in 1.8 Priloge II, da bi zagotovila skladnost infrastruktur, ki se vzpostavijo ali obnovijo, s tehničnimi specifikacijami, vključenimi v evropske standarde, ki se oblikujejo v skladu z odstavkom 13 tega člena, kadar ustrezne evropske organizacije za standardizacijo priporočijo samo eno tehnično rešitev s tehničnimi specifikacijami, kot so opisane v ustreznem evropskem standardu;
- (b) posodobitev navedb standardov iz tehničnih specifikacij iz točke 1 Priloge II, pri čemer se ti standardi nadomestijo z njihovimi novimi različicami, ki jih sprejmejo ustrezne organizacije za standardizacijo.

Zlasti je pomembno, da Komisija pred sprejetjem teh delegiranih aktov deluje po običajnem postopku in opravi posvetovanja s strokovnjaki, vključno s strokovnjaki držav članic.

S temi delegiranimi akti se zagotovijo prehodna obdobja vsaj 24 mesecev, preden tehnične specifikacije iz teh delegiranih aktov ali njihove spremembe postanejo zavezujoče za vzpostavitev ali obnovitev infrastrukture.

Člen 5

Oskrba cestnega prometa z vodikom

1. Države članice, ki se odločijo v svoj nacionalni okvir politike vključiti javno dostopna oskrbovalna mesta za vodik, poskrbijo, da je do 31. decembra 2025 na voljo ustrezno število takšnih mest, da se zagotovi pretok motornih vozil na vodikov pogon, tudi vozil na gorivne celice, v omrežjih, ki jih določijo te države članice, po potrebi vključno s čezmejnimi povezavami.

2. Države članice zagotovijo, da javno dostopna oskrbovalna mesta za vodik, ki so vzpostavljena ali obnovljena po 18. novembru 2017, izpolnjujejo tehnične specifikacije iz točke 2 Priloge II.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 8 za posodobitev navedb standardov iz tehničnih specifikacij iz točke 2 Priloge II, pri čemer se ti standardi nadomestijo z njihovimi novimi različicami, ki jih sprejmejo ustrezne organizacije za standardizacijo.

Zlasti je pomembno, da Komisija pred sprejetjem teh delegiranih aktov deluje po običajnem postopku in opravi posvetovanja s strokovnjaki, vključno s strokovnjaki držav članic.

S temi delegiranimi akti se zagotovijo prehodna obdobja vsaj 24 mesecev, preden zadevne tehnične specifikacije iz teh delegiranih aktov ali njihove spremembe postanejo zavezujoče za vzpostavitev ali obnovitev infrastrukture.

Člen 6

Oskrba prometa z zemeljskim plinom

1. Države članice s svojimi nacionalnimi okviri politike zagotovijo, da je v morskih pristaniščih do 31. decembra 2025 na voljo ustrezno število oskrbovalnih mest za UZP, da se v celotnem jedrnem omrežju TEN-T omogoči pretok plovil UZP za plovbo po celinskih plovnih poteh ali morskih ladij. Države članice po potrebi sodelujejo s sosednjimi državami članicami, da bi zagotovile ustrezno pokritost jedrnega omrežja TEN-T.

2. Države članice s svojimi nacionalnimi okviri politike zagotovijo, da je v pristaniščih na celinskih vodah do 31. decembra 2030 na voljo ustrezno število oskrbovalnih mest za UZP, da se v celotnem jedrnem omrežju TEN-T omogoči pretok plovil UZP za plovbo po celinskih plovnih poteh ali morskih ladij. Države članice po potrebi sodelujejo s sosednjimi državami članicami, da bi zagotovile ustrezno pokritost jedrnega omrežja TEN-T.

3. Države članice v svojih nacionalnih okvirih politike določijo morská pristanišča in pristanišča na celinskih vodah, v katerih je zagotovljen dostop do oskrbovalnih mest za UZP iz odstavkov 1 in 2, pri čemer upoštevajo tudi dejanske tržne potrebe.
4. Države članice s svojimi nacionalnimi okviri politike zagotovijo, da se do 31. decembra 2025 vsaj v obstoječem osrednjem omrežju TEN-T vzpostavi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za UZP, da bi lahko težka motorna vozila na UZP krožila po Uniji, če obstaja povpraševanje in če stroški niso nesorazmerni v primerjavi s koristmi, tudi koristmi za okolje.
5. Komisija oceni uporabo zahtev iz odstavka 4 in po potrebi do 31. decembra 2027 predloži predlog za spremembo te direktive, pri čemer upošteva trg težkih motornih vozil na UZP, da bi zagotovila, da se v vsaki državi članici vzpostavi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za UZP.
6. Države članice zagotovijo, da je na njihovem ozemlju ustrezen distribucijski sistem za dobavo UZP, vključno z napravami za natovarjanje za cisterne z UZP, za dobavo oskrbovalnim mestom iz odstavkov 1, 2 in 4. Sosednje države članice se lahko za izpolnitev te zahteve v svojih nacionalnih okvirih politike združijo v skupine. O združevalnih dogovorih države članice poročajo v skladu s to direktivo.
7. Države članice s svojimi nacionalnimi okviri politike zagotovijo, da se do 31. decembra 2020 vzpostavi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP, da bi lahko v skladu s šesto alineo člena 3(1) motorna vozila na SZP krožila v strnjenih mestnih/primestnih naseljih in na drugih gosto poseljenih področjih ter – kadar je to ustrezno – v omrežjih, ki jih opredelijo države članice.
8. Države članice s svojimi nacionalnimi okviri politike zagotovijo, da se do 31. decembra 2025 vsaj v obstoječem osrednjem omrežju TEN-T vzpostavi ustrezno število javno dostopnih oskrbovalnih mest za SZP, da bi lahko motorna vozila na SZP krožila po vsej Uniji.
9. Države članice zagotovijo, da oskrbovalna mesta za SZP za motorna vozila, ki so vzpostavljena ali obnovljena po 18. novembru 2017, izpolnjujejo tehnične specifikacije iz točke 3.4 Priloge II.
10. Unija si brez poseganja v Uredbo (EU) št. 1025/2012 prizadeva, da ustrezne evropske ali mednarodne organizacije za standardizacijo oblikujejo standarde, vključno podrobne tehnične specifikacije za:
 - (a) oskrbovalna mesta za UZP za pomorski promet in promet po celinskih plovnih poteh;
 - (b) oskrbovalna mesta za motorna vozila na UZP in SZP.
11. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 8 za:
 - (a) dopolnitev tega člena ter točk 3.1, 3.2 in 3.4 Priloge II, da se zagotovi skladnost infrastruktur, ki bodo vzpostavljene ali obnovljene, s tehničnimi specifikacijami iz standardov, ki bodo oblikovani v skladu s točkama (a) in (b) odstavka 10 tega člena, kadar ustrezne evropske organizacije za standardizacijo priporočijo samo eno tehnično rešitev s tehničnimi specifikacijami, kot so opisane v ustreznem evropskem standardu, po potrebi v skladu z ustreznimi mednarodnimi standardi;
 - (b) posodobitev navedb standardov iz tehničnih specifikacij, ki so določene ali bodo določene v točki 3 Priloge II, pri čemer se ti standardi nadomestijo z njihovimi novimi različicami, ki jih sprejmejo ustrezne evropske ali mednarodne organizacije za standardizacijo.

Zlasti je pomembno, da Komisija pred sprejetjem teh delegiranih aktov deluje po običajnem postopku in opravi posvetovanja s strokovnjaki, vključno s strokovnjaki držav članic.

S temi delegiranimi akti se zagotovijo prehodna obdobja vsaj 24 mesecev, preden tehnične specifikacije iz teh delegiranih aktov ali njihove spremembe postanejo zavezujoče za vzpostavitev ali obnovitev infrastrukture.

12. Kadar standard, ki vsebuje podrobne tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta za UZP za pomorski promet in promet po celinskih plovnih poteh iz točke (a) odstavka 10, ni na voljo in zlasti kadar niso na voljo specifikacije v zvezi z oskrbovanjem z UZP, se na Komisijo v skladu s členom 8 prenese pooblastilo, da ob upoštevanju dela v IMO, Centralni komisiji za plovbo po Renu, Donavski komisiji in drugih zadevnih mednarodnih forumih sprejme delegirane akte za določitev:

- zahtev za vmesnike za prenos v ladijskih rezervoarjih za UZP v pomorskem prometu in prometu po celinskih plovnih poteh,
- zahtev v zvezi z varnostnimi vidiki postopkov skladiščenja in oskrbovanja z UZP na kopnem za pomorski promet in promet po celinskih plovnih poteh.

Zlasti je pomembno, da Komisija pred sprejetjem teh delegiranih aktov deluje po običajnem postopku in opravi posvetovanja z ustreznimi skupinami strokovnjakov za pomorski promet in za promet po celinskih plovnih poteh, tudi s strokovnjaki nacionalnih pomorskih organov in organov za plovbo po celinskih vodah.

Člen 7

Informacije za uporabnike

1. Države članice brez poseganja v Direktivo 2009/30/ES zagotovijo dostop do ustreznih, doslednih in jasnih informacij o motornih vozilih, ki jih je mogoče redno polniti s posameznimi vrstami goriva na trgu ali jih napolniti na polnilnih mestih. Takšne informacije se navedejo v navodilih za uporabo motornih vozil, na oskrbovalnih in polnilnih mestih, na motornih vozilih in pri prodajalcih motornih vozil na njihovem ozemlju. Ta zahteva se uporablja za vsa motorna vozila in njihova navodila za uporabo, kadar se dajo na trg po 18. novembru 2016.

2. Zagotavljanje informacij iz odstavka 1 temelji na določbah o označevanju skladnosti goriv s standardi evropskih organizacij za standardizacijo, ki določajo tehnične specifikacije za goriva. Če se takšni standardi nanašajo na grafično ponazoritev, vključno z barvnimi shemami za kodiranje, so grafične ponazoritve enostavne, zlahka razumljive in nameščene tako, da so jasno opazne:

- (a) na ustreznih črpalkah in njihovih ročkah na vseh oskrbovalnih mestih, in sicer od dne, ko se goriva dajo na trg;
- (b) na pokrovih vseh rezervoarjev za gorivo motornih vozil, priporočenih za to gorivo in združljivih z njim, oziroma v njihovi neposredni bližini ter v navodilih za uporabo motornih vozil, ko se taka motorna vozila dajo na trg po 18. novembru 2016.

3. Pri prikazu cen na črpalki se po potrebi, zlasti za zemeljski plin in vodik, informativno navedejo primerjave med ustreznimi cenami na enoto. Informacije se prikazuje tako, da ne zavajajo ali zmedejo uporabnika.

Zaradi boljše seznanjenosti potrošnikov in doslednega zagotavljanja preglednosti cen goriva po Uniji se na Komisijo prenese pooblastilo, da z izvedbenimi akti sprejme skupno metodologijo za primerjave med cenami na enoto alternativnih goriv.

4. Kadar standardi evropskih organizacij za standardizacijo, ki določajo tehnične specifikacije goriva, ne vključujejo določb o označevanju skladnosti s temi standardi, kadar se določbe o označevanju ne nanašajo na grafično ponazoritev, vključno z barvnimi shemami za kodiranje, ali kadar določbe o označevanju niso ustrezne za doseganje ciljev te direktive, lahko Komisija zaradi enotne uporabe odstavkov 1 in 2 evropske organizacije za standardizacijo pooblasti, da vzpostavijo specifikacije o označevanju skladnosti, ali sprejme izvedbene akte, v katerih se določi grafična ponazoritev, vključno z barvnimi shemami za kodiranje, skladnosti goriv, ki se prodajajo na trgu Unije in ki po oceni Komisije dosejajo en odstotek skupnega obsega prodaje v več kot eni državi članici.

5. Če se posodobijo določbe o označevanju posameznih standardov evropskih organizacij za standardizacijo, če se sprejmejo izvedbeni akti v zvezi z označevanjem ali če se po potrebi oblikujejo novi standardi evropskih organizacij za standardizacijo za alternativna goriva, ustrezne zahteve glede označevanja veljajo za vsa oskrbovalna in polnilna mesta ter motorna vozila, registrirana na ozemlju držav članic, 24 mesecev od njihove posodobitve ali sprejetja.

6. Izvedbeni akti iz tega člena se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 9(2).

7. Ko so na voljo podatki o geografski lokaciji javno dostopnih oskrbovalnih in polnilnih mest za alternativna goriva iz te direktive, države članice vsem uporabnikom zagotovijo prost in nediskriminatoren dostop do njih. Podatki o polnilnih mestih – ko so na voljo – lahko vključujejo informacije o trenutni dostopnosti ter informacije o preteklih in trenutnih polnjenjih.

Člen 8

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 4, 5 in 6 se na Komisijo prenese za obdobje petih let od 17. novembra 2014. Komisija pripravi poročilo o prenesenem pooblastilu najpozneje devet mesecev pred iztekom petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako obdobje, razen če Evropski parlament ali Svet ne nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Pooblastilo iz členov 4, 5 in 6 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. Z odločitvijo o preklicu preneha veljati prenos pooblastila, naveden v tej odločitvi. Odločitev začne učinkovati dan po njeni objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 4, 5 in 6, začne veljati le, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če sta pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za tri mesece.

Člen 9

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabi člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar odbor ne poda mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Kadar je treba pridobiti mnenje odbora na podlagi pisnega postopka, se ta postopek zaključi brez izida, če se v roku za izdajo mnenja za to odloči predsednik odbora ali če to zahteva navadna večina članov odbora.

Člen 10

Poročanje in pregled

1. Vsaka država članica Komisiji pošlje poročilo o izvajanju nacionalnega okvira politike do 18. novembra 2019, nato pa vsaka tri leta. V teh poročilih se navedejo informacije iz Priloge I, po potrebi pa tudi ustrezna utemeljitev glede uspešnosti izpolnjevanja nacionalnih ciljev iz člena 3(1).

2. Komisija do 18. novembra 2017 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o oceni nacionalnih okvirov politike in njihove skladnosti na ravni Unije ter oceno uspešnosti izpolnjevanja nacionalnih ciljev iz člena 3(1).

3. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu vsaka tri leta predloži poročilo o izvajanju te direktive, prvič pa 18. novembra 2020.

Poročilo Komisije vsebuje naslednje elemente:

- oceno ukrepov držav članic,
- oceno učinkov te direktive na razvoj trga v zvezi z infrastrukturo za alternativna goriva in njenega prispevka k trgu za alternativna goriva za promet ter njenega vpliva na gospodarstvo in okolje,
- informacije o tehničnem napredku in razvoju trga v zvezi z alternativnimi gorivi v prometnem sektorju in z ustrezno infrastrukturo, ki jo obravnava ta direktiva, pa tudi z drugimi alternativnimi gorivi.

Komisija lahko predstavi primere najboljših praks in pripravi ustrezna priporočila.

Komisija v poročilu oceni tudi zahteve in datume iz te direktive v zvezi z izgradnjo infrastrukture in izvajanjem specifikacij, pri čemer upošteva tehnični, gospodarski in tržni razvoj za posamezna alternativna goriva ter po potrebi priloži zakonodajni predlog.

4. Komisija sprejme smernice v zvezi s poročanjem držav članic o elementih, navedenih v Prilogi I.

5. Komisija do 31. decembra 2020 pregleda izvajanje te direktive in po potrebi predloži predlog za njeno spremembo z določitvijo novih enotnih tehničnih specifikacij za infrastrukturo za alternativna goriva, ki spadajo na področje uporabe te direktive.

6. Komisija do 31. decembra 2018 po potrebi sprejme akcijski načrt za izvajanje strategije iz sporočila z naslovom „Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva“, da bi čim bolj spodbudila uporabo alternativnih goriv v prometu, pri čemer je treba zagotoviti tehnološko nevtralnost, in spodbudila trajnostno električno mobilnost po vsej Uniji. Ob tem lahko upošteva posamezne potrebe trga in razvoj v državah članicah.

Člen 11

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 18. novembra 2016. O tem nemudoma obvestijo Komisijo.

2. Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

3. Države članice Komisiji sporočijo besedila temeljnih določb nacionalne zakonodaje, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 12

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

*Člen 13***Naslovniki**

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 22. oktobra 2014

Za Evropski parlament

Predsednik

M. SCHULZ

Za Svet

Predsednik

B. DELLA VEDOVA

PRILOGA I

POROČILO

Poročilo vsebuje opis ukrepov, ki jih država članica sprejme v podporo vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Poročilo vključuje vsaj naslednje elemente:

1. Pravni ukrepi

Informacije o pravnih ukrepih, ki lahko vključujejo zakonodajne, regulativne in upravne ukrepe za podporo izgradnji infrastrukture za alternativna goriva, kot so gradbena dovoljenja, dovoljenja za parkirišča, okoljski certifikati za podjetja in koncesije za črpalke za gorivo.

2. Ukrepi politike za podporo izvajanja nacionalnega okvira politike

Informacije o teh ukrepih vključujejo naslednje elemente:

- neposredne spodbude za nakup prevoznih sredstev, ki uporabljajo alternativna goriva, ali izgradnjo infrastrukture,
- dostopnost davčnih spodbud v podporo prevoznim sredstvom, ki uporabljajo alternativna goriva, in ustrezni infrastrukturi,
- uporabo javnih naročil v podporo alternativnim gorivom, vključno s skupnimi naročili,
- nefinančne spodbude na strani povpraševanja: na primer prednostni dostop do omejenih območij, politika parkiranja ter namenski vozni pasi,
- upoštevanje potrebe po oskrbovalnih mestih za obnovljivo reaktivno gorivo na letališčih v jedrnem omrežju TEN-T,
- tehnične in upravne postopke ter zakonodajo v zvezi z odobritvijo dobave alternativnih goriv, da se poenostavi proces odobritve.

3. Podpora za uporabo in proizvodnjo

Letna javna sredstva, dodeljena za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, razdeljena glede na alternativno gorivo in vrsto prevoza (cestni, železniški, vodni in zračni prevoz).

Letna javna sredstva, dodeljena za podporo proizvodnim obratom za tehnologije za alternativna goriva, razdeljena glede na alternativno gorivo in vrsto prevoza.

Preverjanje morebitnih posebnih potreb med začetno fazo vzpostavljanja infrastrukture za alternativna goriva.

4. Raziskave, tehnološki razvoj in predstavitvene dejavnosti

Letna javna sredstva, dodeljena za podporo raziskavam, tehnološkemu razvoju in predstavitvenim dejavnostim za alternativna goriva, razdeljena glede na gorivo in vrsto prevoza.

5. Cilji

- Ocena pričakovanega števila vozil na alternativna goriva v letih 2020, 2025 in 2030,
- raven doseganja nacionalnih ciljev za uporabo alternativnih goriv pri različnih vrstah prevoza (cestni, železniški, vodni in zračni prevoz),
- raven doseganja nacionalnih ciljev za vsako leto za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva pri različnih vrstah prevoza,
- informacije o metodologiji, uporabljeni za upoštevanje učinkovitosti polnjenja iz polnilnih mest visoke moči.

6. Razvoj infrastrukture za alternativna goriva

Razvoj ponudbe (dodatna zmogljivost infrastrukture) in povpraševanja (dejansko uporabljena zmogljivost).

PRILOGA II

TEHNIČNE SPECIFIKACIJE

1. Tehnične specifikacije za polnilna mesta**1.1 Običajna polnilna mesta za motorna vozila.**

Običajna polnilna mesta za električna vozila z izmeničnim tokom so zaradi interoperabilnosti opremljene vsaj z vtičnicami ali priključki tipa 2 za vozila, kot je opisano v standardu EN 62196-2. Te vtičnice je mogoče opremiti z dodatnimi elementi, kot so mehanična zapirala, če se pri tem ohrani skladnost s tipom 2.

1.2 Polnilna mesta visoke moči za motorna vozila

Polnilna mesta visoke moči za električna vozila z izmeničnim tokom so zaradi interoperabilnosti opremljene vsaj s priključki tipa 2, kot je opisano v standardu EN 62196-2.

Polnilna mesta visoke moči za električna vozila z enosmernim tokom so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki za kombinirani sistem polnjenja „Combo 2“, kot je opisano v standardu EN 62196-3.

1.3 Brezžična polnilna mesta za motorna vozila**1.4 Menjava baterij za motorna vozila****1.5 Polnilna mesta za motorna vozila kategorije L****1.6 Polnilna mesta za električne avtobuse****1.7 Dobava električne energije z obale za morske ladje**

Dobava električne energije z obale za morske ladje, vključno z zasnovo, vgradnjo in preskušanjem sistemov, ustreza tehničnim specifikacijam standarda IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8 Dobava električne energije z obale za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh**2. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta za vodik za motorna vozila**

2.1 Zunanja oskrbovalna mesta za plinasti vodik, ki se uporablja kot gorivo za motorna vozila, ustrezajo tehničnim specifikacijam ISO/TS 20100 za dovod plinastega vodika.

2.2 Čistost vodika, ki ga dovajajo oskrbovalna mesta za vodik, ustreza tehničnim specifikacijam iz standarda ISO 14687-2.

2.3 Oskrbovalna mesta za vodik uporabljajo algoritme za dovajanje goriva in opremo, ki ustrezajo tehničnim specifikacijam standarda ISO/TS 20100 za dovod plinastega vodika.

2.4 Priključki za motorna vozila za dovod plinastega vodika ustrezajo standardu ISO 17268 za priključke za dovod goriva motornim vozilom, ki jih poganja plinasti vodik.

3. Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta za zemeljski plin

3.1 Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta za UZP za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh ali morske ladje.

3.2 Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta za UZP za motorna vozila.

3.3 Tehnične specifikacije za priključke/posode za SZP.

Priključki/posode za SZP so skladni s Pravilnikom UN/ECE št. 110 (v zvezi z ISO 14469, dela I in II).

3.4 Tehnične specifikacije za oskrbovalna mesta za SZP za motorna vozila.
